
5 Spoor

Voorzitter: Paulusma

Spoor

Aan de orde is het **tweeminutendebat Spoor (CD d.d. 07/03)**.

De voorzitter:

Aan de orde is het tweeminutendebat Spoor. Ik heet de leden van de Kamer van harte welkom, evenals de minister in vak K. Ik wilde nog even één mededeling vooraf doen. Het commissiedebat dat hieraan vooraf is gegaan, liep uit qua tijd. Alle leden van de Kamer hebben een brief gekregen waarin is ingegaan op de laatste vragen die nog openstonden. Ik ga ervan uit dat dat afdoende was en dat we het commissiedebat niet over gaan doen. We lopen ook nu uit, dus ik ga strak op de tijd letten.

Ik heet de eerste spreker welkom. Dat is mevrouw Veltman van de VVD.

Ik doe nog één organisatorische mededeling. Ik zie mevrouw Vedder al komen aanlopen. Zij heeft verzocht deel te mogen nemen aan dit tweeminutendebat. Ik ga ervan uit dat we allemaal collegiaal zijn en dat toestaan.

Ik geef het woord aan mevrouw Veltman. Gaat uw gang.

Mevrouw Veltman (VVD):

Dank u, voorzitter. Wat tijdens het commissiedebat vooral naar voren kwam, was de door de NS aangekondigde verhoging van de prijzen van de treinkaartjes per 2025. In dit kader stel ik eerst enkele vragen aan de staatssecretaris. Daarna dien ik motie in gericht aan de Kamer.

Op 13 maart heeft de Europese Commissie verdere juridische stappen aangekondigd tegen Nederland, omdat door het onderhands gunnen van de concessie voor het hoofdrailnet aan de NS de aanbestedingsregels zijn geschonden. Ik wil de staatssecretaris vragen welke gevolgen dit heeft of kan hebben voor de reiziger en wat de inzet is van het kabinet als blijkt dat de aanbestedingsregels inderdaad zijn geschonden.

Dan de motie. Daarin wordt verzocht om een onafhankelijk onderzoek door de Algemene Rekenkamer. Wij vinden het namelijk belangrijk dat we zorgvuldig en doelmatig met ons belastinggeld omgaan.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het afgelopen jaar veel treinen vertraagd zijn en de punctualiteit van het openbaar vervoer onder druk staat;

overwegende dat de NS een staatsdeelneming is en dat het van groot belang is dat er zorgvuldig en doelmatig met belastinggeld wordt omgegaan;

constaterende dat de concessie voor het hoofdrailnet tot en met 2033 onderhands gegund is aan de NS;

constaterende dat de Algemene Rekenkamer over de bevoegdheden beschikt om een onafhankelijk onderzoek te doen;

constaterende dat het Presidium verzoeken tot het doen van onderzoek door kan geleiden naar de Algemene Rekenkamer;

besluit de Algemene Rekenkamer te verzoeken om een onderzoek te doen naar de doelmatigheid en doeltreffendheid van de bedrijfsvoering van de NS, met het oog op de periode na 2033, zodat deze resultaten meegenomen kunnen worden tijdens de midterm review met de NS van 2029,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Veltman.

Zij krijgt nr. 1186 (29984).

Dank u wel. Ik zei net "de minister", maar ik bedoelde natuurlijk "de staatssecretaris". Van harte welkom. Tijd voor een korte interruptie. Gaat uw gang.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Ik ga mijn best doen, voorzitter, maar ik vind het wel hoogst opmerkelijk. Vorig jaar heeft de Kamer een concessie verleend aan de NS. Daar waren we allemaal bij. We hebben dit ook heel zorgvuldig met elkaar nagetrokken. In het debat heeft de staatssecretaris, toen u deze suggestie deed, gezegd: dat is totaal overbodig. U zegt: we moeten zorgvuldig met ons geld omgaan. U dient een totaal overbodige motie in, die ook nog eens geld kost. Ik snap niet waarom dit echt nodig is. Dus ik hoor nu nog één keer graag van mevrouw Veltman waarom zij echt denkt dat hier een onafhankelijk onderzoek voor nodig is.

Mevrouw Veltman (VVD):

Goed dat u deze vraag stelt, want dat geeft mij de mogelijkheid om het nog eens uit te leggen. Het verzoek is aan deze Kamer gericht en niet aan de staatssecretaris, want wij zitten hier — ik in ieder geval — om scherp te zijn op wat wij hier voorgelegd krijgen en wat wij doen met ons belastinggeld. Ja, er was een afspraak; er is een mogelijkheid tot het verhogen van de prijs van kaartjes. Maar dat ontslaat ons er niet van om scherp te zijn op waar we ons belastinggeld aan besteden. En dat is de reden waarom ik dit heb gedaan. Dat komt bovenop de onderzoeken die zijn verricht, want daarbij zijn de NS, de bedrijfsvoering van de NS en hoe de NS rijdt op het spoor als uitgangspunt genomen. En dat is nou precies waarover wij een analyse en een oordeel willen hebben. Want die zijn er nog niet geweest.

Dank u, voorzitter.

De voorzitter:

De heer De Hoop. Gaat uw gang.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik dacht dat er nog een vraag was, voorzitter. Sorry.

De voorzitter:

Nee, ik was aan het inlopen qua tijd. Ik dacht dat u klaar was. De heer De Hoop van GroenLinks-Partij van de Arbeid. Gaat uw gang.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Nu moet ik zeggen dat ik nog wel een paar vragen had, voorzitter, maar het stellen ervan wordt, denk ik, niet toege-
laten.

Voorzitter. Een aantal dingen. We hebben natuurlijk het commissiedebat gehad en, daarvoor, een hoorzitting over de NS. Volgens mij maakt iedereen in deze Kamer zich zorgen over hoe het bij de NS gaat. Maar de vraag is wel: wat kun je hun kwalijk nemen? Ik denk dat wij hun niet heel veel kwalijk kunnen nemen, behalve dat we willen dat de prestaties beter worden. Maar de prijsstijging zagen we al aankomen. De Kamer heeft er vorig jaar incidenteel wat aan gedaan, maar er moet gewoon een structurele, bredere oplossing voor komen. Ik hoop dat de Kamer dat met GroenLinks-Partij van de Arbeid inziet. Vandaar de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de Kamer naar aanleiding van de motie-Bikker c.s. (36410, nr. 29) de voorziene prijsstijging van treinkaartjes van NS in 2024 heeft kunnen voorkomen;

overwegende dat dit een incidentele bijdrage was en de tickets in 2025 opnieuw fors duurder dreigen te worden;

verzoekt de regering bij de Voorjaarsnota concrete maatregelen uit te werken om zowel de prestaties als de efficiëntie van NS te verbeteren en in kaart te brengen hoe de forse prijsstijging van treinkaartjes bij de NS in 2025 kan worden voorkomen, en hierbij voor plannen met een financieel beslag, opties voor dekking te zoeken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden De Hoop, Van Kent, Koekkoek, El Abassi, Kostic, Stoffer en Grinwis.

Zij krijgt nr. 1187 (29984).

Dat geeft aanleiding tot een heel korte vraag van de heer Heutink.

De heer **Heutink** (PVV):

Zeker. Het is wel een beetje een motie van "de slager keurt zijn eigen vlees". Want dat is dan wel wat er gaat gebeuren. Kan meneer De Hoop dan niet beter gewoon de motie van de VVD steunen, die mogelijk aanleiding kan geven tot het vinden van het geld?

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Laat ik het zo zeggen: ik heb naar aanleiding van de motie van de VVD geïnterrumpeerd, omdat we daarmee bijna de hele concessie aan de kant gaan schuiven. Dat is het laatste wat GroenLinks-Partij van de Arbeid wil. We hebben vorig jaar een concessie met elkaar gesloten. De Kamer heeft dat heel zorgvuldig gedaan. Het is echt totaal weggegooid geld om dat onderzoek van de Algemene Rekenkamer te doen. Ik vind het eigenlijk ook een motie van wantrouwen richting de NS, dus ik heb er grote moeite mee. Ik vind dat we als Kamer moeten staan voor openbaar vervoer dat toegankelijk en betaalbaar is. Daarom heb ik deze motie ingediend.

De voorzitter:

Een heel korte vraag van mevrouw Veltman.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik zie dat u met de motie vrij direct de deur openzet naar mogelijkheden om de belastingbetaler voor het benodigde geld op te laten draaien. Vindt u niet zelf dat u wat kritischer mag zijn en naar de feiten zou moeten kijken als het om de NS gaat? Volgens mij hebben we allemaal van harte alle medewerkers van de NS voor ogen. Die kennen we allemaal. Die werken hard. Dus daar heeft het niet mee te maken. Maar we doen het voor de reiziger.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Nou, nee, absoluut niet, want de NS kan in deze financiële situatie maar op twee dingen drukken, op de frequentie of op het personeel. Nou, op beide zou ik zeker niet willen drukken. Dat kan gewoon niet anders binnen de huidige concessie. Ik vind dat de NS echt zijn best doet om het beste eruit te halen. Er moet gekeken worden waar het beter kan qua prestaties. Dat heb ik ook in mijn motie gezegd. Maar een algemeen onderzoek van de Rekenkamer lijkt me totaal overbodig. Ik herhaal: ik vind het eigenlijk een motie van wantrouwen van de VVD richting de NS en het haalt de concessie die we met elkaar gesloten hebben, onderuit. Ik vind dat zelf niet heel behoorlijk. Daar laat ik het bij.

De voorzitter:

Dank. Dan nodig ik de heer Pierik uit ... Nee, dan nodig ik mevrouw Van der Plas uit, van BBB.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Dank u wel. De heer Pierik zou mij vervangen, omdat wij formatiegesprekken hebben, maar we waren vandaag wat eerder klaar, dus ik kan het tweeminutendebat zelf doen. Maar dank aan collega Pierik voor het voor mij inspringen. Dat is het voordeel, mensen, als je wat meer zetels hebt in de Tweede Kamer. Dan kun je af en toe iemand vragen om het voor jou te doen. Heel fijn.

Voorzitter. Ik heb geen moties. Ik heb nog wel een vraag over de Lelylijn. We hebben daar gisteren een technische briefing over gehad. Die was zeer interessant. We hebben er ook een heel boekwerk van gekregen. Mijn vraag aan de staatssecretaris is de volgende. Stel dat de Lelylijn er komt. Het is natuurlijk nog helemaal niet zeker dat die er komt, maar stel. In de plannen gaat het spoor van de Amsterdamse Zuidas naar Groningen. Dat loopt door een aantal provincies heen. Als dat spoor er ligt, is het een beetje mijn zorg dat mensen die nu in Amsterdam wonen vrij makkelijk voor veel geld hun huis kunnen verkopen en een goedkoop huis kunnen kopen in het noordoosten van Nederland, maar vervolgens in Amsterdam blijven werken. Omdat in die regio de lonen natuurlijk ook hoger zijn, lijkt me het vrij logisch dat mensen dat doen. Welke sociaal-maatschappelijke gevolgen heeft dat voor het noordoosten van Nederland? We kunnen ons best voorstellen dat je wat betreft de Lelylijn qua bereikbaarheid van het platteland zegt "helemaal voor", maar ik maak mij wel een beetje zorgen over wat dat gaat betekenen straks voor bijvoorbeeld Friesland, waar mensen uit Amsterdam toch de huizen kunnen gaan weggakken omdat ze meer geld in hun portemonnee hebben, waardoor de mensen in Friesland geen kans meer hebben om een woning te kopen. Ik denk ook aan de deelname aan de samenleving, in de zin dat mensen die in Amsterdam werken daar hun hele sociale netwerk hebben, terwijl dat netwerk als ze in bijvoorbeeld Noordoost-Nederland gaan wonen er dan misschien niet meer is. Wat betekent dat dan voor de samenleving? Wordt dat meegenomen in de onderzoeken en, zo nee, waarom niet?

De voorzitter:

Dank, mevrouw Van der Plas. Ik denk dat het goed is om te weten dat er aanstaande donderdag een commissiedebat is over strategische bereikbaarheid, waar deze vragen waarschijnlijk ook aan de orde zullen komen. Dan nodig ik mevrouw Koekkoek uit voor haar bijdrage.

Mevrouw Koekkoek (Volt):

Voorzitter. We hebben de motie van de heer De Hoop meegetekend omdat het heel belangrijk is dat de NS voldoende financiële middelen heeft. Ik hoop ook dat we naar die structurele ondersteuning gaan waarover we in het commissiedebat ook gesproken hebben.

In het debat zelf heb ik veel aandacht besteed aan het internationaal spoor. Ik heb daar nu geen moties over, maar wat ik wel opvallend vind, ook in genoemd debat, is dat je ziet dat er weliswaar steeds gewerkt wordt aan betere Europese verbindingen tussen de landen, maar dat die niet van de grond komen. Eind vorig jaar kwam het nieuws naar buiten dat het makkelijkere tickets kunnen kopen in Europa weer verder vertraagd is. Dat vind ik heel frustrerend en zonde en zie ik ook als een gemiste kans. Daarom zijn we als Volt begonnen aan een initiatiefnota over dat internationaal spoor om echt Europa weer te laten sporen. Tijdens het voorbereiden van die nota viel mij al iets op en daar wil ik de staatssecretaris graag wat over vragen. Het vliegverkeer is uitgezonderd van douanekosten terwijl dat voor treinverkeer op eigen kosten is. Als het klopt dat het vliegverkeer niet voor de douanekosten opdraait waar bijvoorbeeld een Eurostar dat wel doet, is mijn vraag of zij een brief wil toezeggen, samen met de minister van JenV, waarin uitgelegd wordt waarom dit speelt, om hoeveel geld per jaar het gaat en hoe dat onderscheid tussen het vliegen

en het treinen weggenomen kan worden. Als voor treinen douanekosten wel in rekening worden gebracht terwijl dat bij vliegen niet speelt, wordt het treinen natuurlijk een stuk onaantrekkelijker. Ik hoop dat de staatssecretaris dat wil toezeggen. Ik heb er dan ook geen motie over.

De voorzitter:

Dank. Dan nodig ik de heer Stoffer van de SGP uit voor zijn bijdrage.

De heer Stoffer (SGP):

Voorzitter. Allereerst wil ik de leerlingen uit Kootwijkerbroek die op de tribune zitten, van harte welkom heten. Fijn dat jullie er zijn. Ik ga nu gauw verder, hoewel ik zie dat mijn twee minuten nog niet lopen, dus dat gaat eigenlijk wel goed.

De voorzitter:

Dat ga ik direct laten aanpassen voordat u alle ruimte neemt.

De heer Stoffer (SGP):

Maar het was wel mooi dat ik dat zo-even kon doen, voorzitter.

De voorzitter:

Ik vond het heel goed dat u ze welkom heette.

De heer Stoffer (SGP):

Kijk. Ik heb de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat als gevolg van het tracébesluit Meteren-Boxtel het aantal goederentreinen op dit tracé aanzienlijk zal toenemen, met bijbehorende toename van geluids- en trillinghinder in de nachtelijke uren, met name in de omgeving van de spoorbruggen;

overwegende dat de wettelijke geluidsproductieplafonds onvoldoende rekening houden met de geluidshinder die in dit geval juist in de nachtelijke uren optreedt en relatief grote impact heeft op de leefbaarheid;

overwegende dat bovenwettelijke hinderbeperkende maatregelen niet alleen de geluidsoverlast inperken, maar er ook voor zorgen dat meer woningbouw bij onder meer Den Bosch en Waardenburg mogelijk is;

verzoekt de regering in overleg met betrokken regionale overheden en ProRail te bezien wat de mogelijkheden zijn voor extra inzet op kosteneffectieve, bovenwettelijke maatregelen voor beperking van de geluidshinder op het spoortracé Meteren-Boxtel, mede in relatie tot de woningbouwopgave en de voor de woningbouwopgave beschik-

bare middelen, en hier in een volgend bestuurlijk overleg afspraken over te maken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Stoffer, Grinwis en Vedder.

Zij krijgt nr. 1188 (29984).

De heer Stoffer (SGP):

Voorzitter. Verder hebben wij tijdens het commissiedebat gesproken over de sit-ins op de stations. Ik moet zeggen dat de staatssecretaris uiteindelijk echt een goede reactie gaf. Dank daarvoor. Het was eerst wat minder helder, maar uiteindelijk werd het gewoon klip-en-klaar. Dat was heel goed. Zowel de heer Grinwis als ik hadden een motie voorbereid, maar twee moties indienen helpt niet zo veel, dus de heer Grinwis zal dadelijk de beste motie indienen. Volgens mij staan daar ook het CDA en BBB onder, maar die motie volgt dadelijk. Die doen wij van harte met elkaar.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank. Dan nodig ik de heer Heutink van de PVV uit voor zijn bijdrage.

De heer Heutink (PVV):

Voorzitter. Het gaat niet goed op het spoor. Daarover zijn we het volgens mij allemaal met elkaar eens. Twee moties vanuit onze kant.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in 2023 maar liefst een op de tien treinen in het algemeen en een op de vier hsl-treinen vertraging heeft opgelopen;

constaterende dat in heel het jaar 2023 alle treinen gezamenlijk een opgetelde vertraging van tweeënhalf jaar hebben opgelopen;

van mening dat NS niet presteert naar de maatstaven die vanuit de HRN-concessie verwacht mogen worden;

verzoekt de regering om de punctualiteit en zitplaatskans maandelijks per traject te toetsen aan de afspraken in de HRN-concessie, en hierover halfjaarlijks te rapporteren aan de Kamer;

verzoekt de regering tevens om op basis van deze resultaten in gesprek te gaan met NS en eventuele sancties te verbinden aan het niet nakomen van de afspraken in de HRN-concessie,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Heutink.

Zij krijgt nr. 1189 (29984).

De heer Heutink (PVV):

Dan de tweede motie. Die gaat over de tijdelijke snelheidsbeperkingen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de NS in de brief van 29 februari 2024 aan de regering kenbaar maakt dat het langlopende TSB's (tijdelijke snelheidsbeperkingen) wil opnemen in de dienstregeling als zijnde "betrouwbaar";

van mening dat een TSB vanwege de onvoorspelbare aard juist zorgt voor een onbetrouwbare dienstregeling;

verzoekt de regering er bij NS op aan te dringen dat het schrappen in de dienstregeling dankzij een TSB niet mag worden uitgelegd als zijnde "punctualiteit" en daarmee dus niet valt onder de noemer van een betrouwbare dienstregeling,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Heutink.

Zij krijgt nr. 1190 (29984).

Dank u wel. Dan nodig ik de heer El Abassi uit voor zijn bijdrage.

De heer El Abassi (DENK):

Voorzitter, dank. Ik sta al onder de motie van de heer De Hoop met betrekking tot 2025. Ik heb nog een motie die wat structureler van aard is. Die ga ik meteen voorlezen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat NS een structureel bedrag vraagt om financieel gezond te blijven;

constaterende dat het gevolg van het niet toekennen van dat structurele bedrag aan NS tot een forse jaarlijkse stijging van de treintickets kan leiden;

overwegende dat hierdoor reizen met de trein jaarlijks steeds onbetaalbaarder dreigt de worden;

verzoekt de regering te onderzoeken hoe de financiële situatie van NS zodanig kan worden geborgd dat voorkomen kan worden dat de prijzen van treintickets jaarlijks fors stijgen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid El Abassi.

Zij krijgt nr. 1191 (29984).

De heer El Abassi (DENK):

Dan heb ik er nog eentje. Die had ik in mijn pocket, maar ik hoorde de heer Stoffer er ook al over beginnen, dus ik dacht: die haal ik er even uit. Ik zie straks graag de motie van de heer Grinwis, maar deze motie gaat over de vreedzame sit-indemonstraties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er sinds het aanhoudende brute geweld van Israël tegen de Palestijnse bevolking vreedzame en veilige sit-ins zijn georganiseerd in verschillende stationshallen in Nederland;

constaterende dat de bewoners van Gaza zich niet vrijelijk kunnen bewegen en niet veilig vervoerd kunnen worden;

overwegende dat wij in Nederland ons wel vrijelijk en veilig kunnen vervoeren;

overwegende dat de trein symbool staat voor vervoer en dat NS-stations hierdoor een passende plek zijn om te demonstreren voor rechten van de Palestijnen;

spreekt uit dat vreedzame demonstranten die demonstreren tegen het handelen van Israël niet pijnlijk weg gezet moeten worden als antisemieten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid El Abassi.

Zij krijgt nr. 1192 (29984).

De heer El Abassi (DENK):

Dat was het, voorzitter.

De voorzitter:

Ik zie dat dat aanleiding geeft tot een hele korte interruptie van de heer Stoffer. Er is hier namelijk uitvoerig over

gedebatteerd, begreep ik. U kunt straks ook met uw stem laten merken wat u hiervan vindt.

De heer Stoffer (SGP):

Zeker, voorzitter. Wij zullen onze stem daar natuurlijk in laten horen. Ik heb toch een vraag. Vindt de heer El Abassi nu echt dat wat voor demonstraties het ook zijn, die maar op het station moeten plaatsvinden? Dat is toch niet de bedoeling? Het gaat om de locatie. Het gaat niet om de inhoud. Je hebt heel veel demonstraties. Vinden de heer El Abassi en DENK nu echt dat we allerlei demonstraties dan maar op het station moeten gaan doen? Dat wordt toch een chaos in dit land?

De heer El Abassi (DENK):

Ik heb in de motie aangegeven waarom ervoor gekozen is om de demonstraties op NS-stations te voeren. De Palestijnen dromen er namelijk van om vervoerd te kunnen worden met een trein, of überhaupt met een ander vervoermiddel. Nogmaals, NS staat symbool voor vervoer. Ik snap dus heel goed dat die vreedzame demonstranten er bewust voor kiezen om het op NS-stations te doen. Ik vind het heel goed dat ze dat doen.

De voorzitter:

Een hele korte vraag nog, meneer Heutink.

De heer Heutink (PVV):

Zolang wij onvervalste Jodenhaat horen op het station, zullen wij nooit met dit soort moties meestemmen.

De voorzitter:

Ik dank de heer El Abassi voor zijn bijdrage.

De heer El Abassi (DENK):

Voorzitter, ik mag er natuurlijk op reageren, ook al hoorde ik geen vraag. Ik heb tijdens het debat namelijk wel aan de heer Stoffer gevraagd wat er precies wordt geroepen waarin we Jodenhaat zien. Ik heb daar geen antwoord op gekregen. Ik hoor dat nog steeds niet, bij geen enkele sit-in. Jodenhaat komt gewoon niet voor bij dit soort demonstraties, totaal niet.

De voorzitter:

Dan zijn we nu klaar met uw bijdrage. Ik ga nu het woord geven aan een andere collega. Er is uitgebreid over gedebatteerd. Ik vraag de heer Van Dijk van NSC om naar voren te komen voor zijn bijdrage. Op mijn lijst staat u als eerste, meneer Van Dijk, maar als u heel graag wilt ruilen met de heer Grinwis van de ChristenUnie, mag dat ook. Gaat uw gang.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Veel dank, voorzitter. Wie heeft er de laatste tijd niet gestaan in overvolle treinen, die vaak uitvielen of te laat kwamen? Ik wel. De ondergrens van de afgesproken prestaties komt in zicht. In de eerste drie maanden van 2024 waren er meer storingen dan in dezelfde periode de afgelopen drie jaar. De trieste koploper is station Schiphol, dat zes noteringen

heeft in de top tien van trajecten met verstoringen. Vorige week was het weer raak. Met de trein naar de nationale luchthaven is roulette geworden.

Voorzitter. Nieuw Sociaal Contract is voor onderhandse gunning van het hoofdrailnet aan de Nederlandse Spoorwegen, omdat dat mogelijkheden biedt voor strakke regie en sturing vanuit het ministerie. Nu is dan ook de tijd gekomen om die sturing handen en voeten te geven. Daarom de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de laatste maanden de verstoringen en uitval van treinen sterk toenemen en dat de jaarcijfers van de NS over 2023 een neerwaartse spiraal laten zien en actuele cijfers geen optimistisch beeld geven;

constaterende dat de bodemwaarden voor de hsl bij lange na niet gehaald worden en de prestaties qua punctualiteit en zitplaatsgarantie bij de NS sterk verslechteren;

overwegende dat de aan NS en ProRail verleende concessies mogelijkheden bieden om meer grip uit te oefenen bij achterblijvende prestaties door hen op te dragen programma's op te stellen en uit te voeren;

overwegende dat er geen eenduidig beeld is van de oorzaken van de hierboven geconstateerde trends;

verzoekt de regering NS en ProRail onder verscherpt toezicht te stellen door een programma onder de concessie op te leggen waarin zij gericht op zoek moeten gaan naar de oorzaken van de problemen en met een verbeteraanpak moeten komen en voor het zomerreces een eerste plan van aanpak op te leveren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Olger van Dijk.

Zij krijgt nr. 1193 (29984).

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan nodig ik nu toch de heer Grinwis van de ChristenUnie uit voor zijn bijdrage.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Voorzitter, dank u wel. Het is tijd om op te staan tegen Jodenhaat. Het is tijd om op te staan tegen antisemitische leuzen. Het is tijd om op te staan voor veilige stations voor iedereen. Daarom de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat stations in de afgelopen maanden regelmatig het toneel zijn geweest van demonstraties, waarbij ook intimiderende leuzen zijn gescandeerd met een antisemitisch karakter alsmede oproepen tot gewelddadig verzet;

overwegende dat er beperkt handhavend is opgetreden tegen dergelijke demonstraties, waardoor reizigers geconfronteerd zijn met forse hinder, en in het bijzonder Joodse reizigers zich onveilig op stations voelden;

verzoekt de regering, samen met NS, ProRail en veiligheidsdriehoeken van gemeenten waar stationsdemonstraties hebben plaatsgevonden, te komen tot een gezamenlijk handelingskader en escalatieladder om handhaving bij stationsdemonstraties te verbeteren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Grinwis, Stoffer, Vedder, Van der Plas en Olger van Dijk.

Zij krijgt nr. 1194 (29984).

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Voorzitter. Het ov zal betaalbaar, betrouwbaar, duurzaam, schoon, veilig en toegankelijk zijn of het zal niet zijn. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de toegankelijkheid van stations blijvend onder druk staat door niet-functionerende liften, met name voor reizigers met een fysieke beperking;

verzoekt de regering in het kader van het beheerplan 2025-2026 prestatieafspraken met ProRail te maken over het beheer en herstel van liften,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Grinwis, Vedder en De Hoop.

Zij krijgt nr. 1195 (29984).

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Dit moge klein lijken, maar is voor iemand die afhankelijk is van de lift een ongelofelijke drempel om gebruik te maken van het ov.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan nodig ik de heer Bamenga van D66 uit voor zijn bijdrage.

Mevrouw Vedder (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Geen moties, maar wel een aantal vragen. Geen pleisters, maar een structureel goedkoper ov: daar zet D66 op in. Terugkijkend op het gevoerde debat kijken we uit naar het toegezegde onderzoek naar een Nederlandpas. Met zo'n pas zou iedere Nederlander straks betaalbaar met de trein kunnen. Aan de staatssecretaris de oproep: wacht hier niet mee tot eind 2024, maar kom zo snel mogelijk met de resultaten.

Dan heb ik nog een paar vragen over een tweetal onderwerpen, te beginnen met de Brabantroute. Omwonenden van de Brabantroute maken zich zorgen over het toenemende goederenvervoer. Uit gesprekken met omwonenden en lokale bestuurders blijkt dat er toch zorgen zijn over geluidsoverlast en trillingen. Juist nu er ook in Brabant heel veel woningen bij moeten komen, ook langs het spoor, neemt de drukte toe. Welke hulp, ondersteuning en financiële middelen kunnen Brabantse gemeenten en provincies verwachten van IenW en BZK? Op welke manier geeft de staatssecretaris gehoor aan de zorgen van de Brabantse omwonenden over geluid, trillingen en het vervoer van chemische producten en brandstoffen?

Voorzitter. Tot slot internationale treinen. Met de auto kun je zonder problemen heel Europa doorkarren. Ook met het vliegtuig kom je zonder moeite heel Europa door. Maar voor treinen is dat nog steeds niet het geval. We zijn met z'n allen veel Europeser dan onze treinen. Uit gesprekken met potentiële nieuwe aanbieders van internationale treinen blijkt dat er nog veel obstakels zijn om nieuwe verbindingen van de grond te krijgen. Tickets boeken blijft ondoorzichtig. Slechte communicatie tussen nationale spoorwegbedrijven. Geen mogelijkheden om treinstellen te huren. Geen of beperkte plek voor rangeerterreinen. Twee vragen hierover aan de staatssecretaris. Wat kan de staatssecretaris doen om voor potentiële nieuwe aanbieders van internationale treinen meer ruimte te krijgen om treinen 's nachts te stallen en te onderhouden? Ziet de staatssecretaris een mogelijkheid om met andere Europese landen in gesprek te gaan over mogelijkheden voor nieuwe aanbieders van internationale treinreizen om wagons en treinen te huren?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank. Dan nodig ik met alle plezier de laatste spreker van de Kamer, mevrouw Vedder van het CDA, uit voor haar bijdrage.

Mevrouw Vedder (CDA):

Dank, voorzitter. Dank aan mijn collega's dat ik hieraan deel mag nemen. Het CDA heeft samen met de ChristenUnie schriftelijke vragen gesteld over de directe intercityverbinding Enschede-Schiphol. Ook in het commissiedebat is het

daar uitvoerig over gegaan. Toch blijven er nog onduidelijkheden over. Daarom heb ik de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat NS de directe intercityverbinding Enschede-Schiphol wil schrappen;

constaterende dat reizigers, vaak met veel bagage, nu gedwongen worden een overstap te maken op station Amersfoort Centraal;

constaterende dat NS het heeft over tijdelijke maatregelen, maar er geen einddatum aan is verbonden;

overwegende dat het schrappen van deze directe verbindingen negatieve impact heeft op reizigers vanuit Oost-Nederland;

verzoekt de regering met NS in gesprek te gaan over mogelijke alternatieven om de directe verbinding Enschede-Schiphol in stand te houden;

verzoekt de regering, indien de directe verbinding niet in stand gehouden kan worden, NS te verzoeken duidelijkheid te verschaffen over een einddatum;

verzoekt de regering NS te verzoeken om bij de uitrol van nieuw ICNG-materieel, het belang van herstel van de directe IC-verbinding Enschede-Schiphol mee te laten wegen;

verzoekt de regering over de voortgang hiervan de Kamer te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Vedder, Stoffer, Grinwis en Olger van Dijk.

Zij krijgt nr. 1196 (29984).

Meneer Heutink, een hele, hele korte vraag. Gaat uw gang.

De heer Heutink (PVV):

De vraag is ook naar alternatieven. Een van die alternatieven is al bekend. Dat was namelijk het opzadelen van het noorden met een reistijdvertraging van 30 minuten. Is dat een reëel alternatief voor het CDA of denkt mevrouw Vedder nog aan andere mogelijkheden?

Mevrouw Vedder (CDA):

Zal ik deze vraag heel kort beantwoorden? Dan is het antwoord: nee, het is geen reëel alternatief.

De voorzitter:

Dank. De staatssecretaris heeft aangegeven dat zij zeven minuten nodig heeft voor de appreciatie.

De vergadering wordt van 12.18 uur tot 12.24 uur geschorst.

De voorzitter:

Ik geef het woord aan de staatssecretaris voor haar appreciatie op de ingediende moties. Gaat uw gang.

Staatssecretaris Heijnen:

Voorzitter. Ik had ook nog een aantal vragen gekregen. Ik wil daar dus mee beginnen.

Als eerste was er de vraag van mevrouw Veltman, namelijk hoe ik me voorbereid op de volgende stappen bij de ingebrekestelling van de Europese Commissie en wat de gevolgen zijn als de aanbestedingsregels zijn geschonden. Als eerste zal Nederland vóór 13 mei aanstaande een reactie naar de Commissie sturen naar aanleiding van de recente aanvullende aanmaningsbrief van de Europese Commissie. De brief heeft geen opschortende werking en op dit moment zijn er daarom nog geen gevolgen voor de reiziger. Ik heb de Kamer in mijn brief van 15 maart geïnformeerd over de vervolgstappen. Verder blijven mijn ministerie en ik continu in contact met de Europese Commissie om te proberen deze zaak tot een goed einde te brengen. Tot die tijd kan en mag ik inhoudelijk niet verder reageren.

Mevrouw Van der Plas vroeg naar de Lelylijn: wat de sociaal-maatschappelijke gevolgen zijn en of die worden meegenomen in alle onderzoeken. Ik kan aangeven dat we dat onderzoeken in het kader van de brede welvaart. Dat wordt dus meegenomen.

Mevrouw Koekkoek van Volt vroeg of ik kan toezeggen om een brief te sturen waarin het verschil tussen kosten voor grenscontroles voor trein en vliegtuig wordt toegelicht. Die kan ik toezeggen.

Meneer Bamenga vroeg op welke manier ik gehoor geef aan de zorgen van Brabantse omwonenden over geluid en trillingen en het vervoer van chemische producten en brandstoffen. Ik herken de zorgen van de Brabantse omwonenden natuurlijk, zeker nu er de komende jaren extra treinen door Brabant rijden door de omleidingen vanwege het werk aan het derde spoor in Duitsland. Geluid pak ik onder andere aan met het Meerjarenprogramma Geluidsanering. Ik verwacht dit jaar de plannen daarvoor af te ronden. Ondertussen gaan de eerste maatregelen wel al in uitvoering. Ik heb verder nog 10 miljoen euro beschikbaar gesteld voor trillingsmaatregelen. Dat heet het Minder Hinder-pakket. Aan die maatregelen wordt momenteel gewerkt. Verder ben ik met de Brabantse bestuurders intensief in gesprek over het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Brabantroute, om uiteindelijk tot een robuust basisnet te komen, waarin de veiligheid van het spoorvervoer van gevaarlijke stoffen en de woningbouwopgave centraal staan.

Meneer Bamenga vroeg ook nog welke hulp, ondersteuning en financiële middelen Brabantse gemeenten en provincies kunnen verwachten van lenW en BZK met betrekking tot Meteren-Boxtel. Het Tracébesluit Meteren-Boxtel is onlangs onherroepelijk geworden. Daarmee zijn ook de hinderbeper-

kende maatregelen definitief vastgesteld. Dat is de uitwerking van wettelijk verplichte maatregelen, zoals die overal in Nederland gelden. Daarbovenop is zo'n 15 miljoen ingezet voor bovenwettelijke maatregelen, zoals extra geluidsschermen. lenW doet zo met de regionale partners al best veel aan hinderbeperking, al begrijp ik dat daarmee natuurlijk niet alle overlast en hinder zijn weggenomen. We blijven daarover dus in gesprek. We blijven in contact met de regio.

Verder vroeg meneer Bamenga nog wat ik kan doen voor potentiële nieuwe aanbieders van internationale treinen, om 's nachts treinen te kunnen stallen. Kan ik in overleg treden met buurlanden over het huren en kopen van treinstellen? In het kader van open toegang zijn er aandachtspunten in het kader van capaciteit en infrastructuur en daarbij horen ook opstel terreinen en rangeerterreinen. Ik ben samen met ProRail aan het verkennen hoe we daar beter mee om kunnen gaan op de terreinen die ProRail beheert. Er wordt gewerkt aan een herziening van de regels, zowel op Europees als op nationaal niveau, zodat de capaciteit van dienstvoorzieningen en het spoor zelf beter op elkaar gaan aansluiten. Het kopen en huren van treinstellen is aan de vervoerders, dus daar heb ik dan weer geen rol in.

Dan ga ik over naar de moties. Eerst de motie op stuk nr. 1186 van ...

De voorzitter:

Een hele korte vraag, meneer Bamenga.

De heer Bamenga (D66):

Het gaat me puur om de termijn waarop de Kamer hier iets van terug gaat horen. U bent namelijk met ProRail bezig om te kijken hoe het een en ander internationaal goed kan aansluiten. Ik vraag dus even wanneer we terug gaan horen over de resultaten daarvan.

De voorzitter:

En dat was via de voorzitter. Gaat uw gang.

Staatssecretaris Heijnen:

Wij hebben gewoon heel regelmatig overleg, en zodra ik daar nieuws over te melden heb, zal ik dat uiteraard doen. We hebben regelmatig ook commissiedebatten over deze onderwerpen, dus mocht er in de voorbereiding onvoldoende aandacht aan worden besteed, dan kan de heer Bamenga mij daar altijd nog op bevragen tijdens een van de commissiedebatten.

Dan ga ik nu over tot de appreciatie van de moties. De eerste motie, de motie op stuk nr. 1186, is van mevrouw Veltman. Daar heb ik geen oordeel over. Dat is aan de Kamer.

Dan de motie op stuk nr. 1187 van De Hoop. Die moet ik ontraden. De motie voorziet niet in de benodigde dekking. Ik heb de Kamer in het commissiedebat wel toegezegd in mei een brief te sturen over de gesprekken die ik voer met NS en ProRail om tot prestatieverbeteringen te komen. Ik heb ook toegezegd voor de zomer met een brief te komen waarin scenario's om hoge prijsstijgingen bij NS te voorko-

men, vermeld zullen staan. De thema's in de motie komen in deze twee brieven terug.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 1187 wordt ontraden.

Ik had nog moeten melden dat de motie op stuk nr. 1186 geen appreciatie behoeft. Die motie betreft een verzoek aan de Kamer. Gaat u verder.

Staatssecretaris Heijnen:

Dan de motie op stuk nr. 1188 van de heer Stoffer. Die wil ik ontraden. Het Tracébesluit Meteren-Boxtel is onlangs onherroepelijk geworden, waarmee de hinderbeperkende maatregelen definitief zijn vastgesteld. Dat is de uitwerking van wettelijk verplichte maatregelen. Daarnaast hebben we ook die 15 miljoen ingezet.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 1188 wordt ontraden.

Staatssecretaris Heijnen:

Dan de motie op stuk nr. 1189 van de heer Heutink. Ik wil die motie oordeel Kamer geven, mits ik 'm als volgt mag lezen: ik beoordeel jaarlijks, conform de gebruikelijke procedure, de prestaties van NS en het gaat hier om een herbevestiging van de afspraken uit de nieuwe HRN-concessie. Anders moet ik 'm ontraden. In de concessie zitten namelijk geen mogelijkheden om halfjaarlijkse sancties te verbinden aan de prestaties.

De heer Heutink (PVV):

Dat kan ik alleen doen als de staatssecretaris de motie zodanig interpreteert dat we wel op trajectniveau gaan kijken naar de punctualiteit, in plaats van gemiddeld genomen over het jaar. Daarin zit de bottleneck.

Staatssecretaris Heijnen:

Kijk, het toetsen op trajectniveau wordt voor de twintig meest voorkomende reisrelaties naar elk station al maandelijks gerapporteerd door NS, in het nieuw op te leveren dashboard. Ik denk dus dat ik daarmee ook tegemoetkom aan wat de heer Heutink vraagt.

De voorzitter:

Daar mag de heer Heutink zelf antwoord op geven.

De heer Heutink (PVV):

Nee. We vragen in die motie specifiek om boven op die twintig echt nog meer inzage te krijgen in hoe NS presteert. Daarom dienen we deze motie in. Ik zie dat de staatssecretaris ons een beetje tegemoetkomt. Maar we zijn er nog niet helemaal.

Staatssecretaris Heijnen:

Dan zou ik willen voorstellen dat ik nog heel even check in hoeverre dat gaat in relatie tot de afspraken die wij hierover met NS hebben gemaakt. Als dat lukt, dan kan ik vragen

om dat aanvullend te doen. Tot die tijd wil ik de motie dan toch ontraden, omdat ik nog niet zeker weet of ik dat kan toezeggen. Maar ik zal daar schriftelijk op terugkomen bij de heer Heutink. Dat kan ertoe leiden dat de appreciatie voor de stemming nog wordt aangepast.

De voorzitter:

Laten we dat met elkaar afspreken. Dan heeft u onderling contact. Dat betekent dat de motie op stuk nr. 1189 mogelijk nog gewijzigd gaat worden. Tot dan blijft de appreciatie ontraden, en anders ...

Staatssecretaris Heijnen:

Ik moet gewoon even checken of dat technisch mogelijk is binnen de afspraken die we hebben. Ik begrijp het verzoek van de heer Heutink uiteraard. Maar ik laat dat nog weten.

De motie op stuk nr. 1190 is ook van de heer Heutink. Die wil ik oordeel Kamer geven, als ik 'm zo mag interpreteren dat ik er bij NS op zal aandringen om inzicht te geven in de impact van tijdelijke snelheidsbeperkingen op de dienstverlening aan de reiziger, met betrekking tot punctualiteit en de dienstregeling. Ik hoop dat hij daarmee kan leven.

De voorzitter:

Ik zie de heer Heutink positief knikken. Daarmee kan de motie op stuk nr. 1190 oordeel Kamer krijgen.

Staatssecretaris Heijnen:

De motie op stuk nr. 1191 van de heer El Abassi wil ik ontraden. De motie voorziet namelijk ook niet in dekking.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 1191 wordt ontraden.

Staatssecretaris Heijnen:

Over de motie op stuk nr. 1192 geef ik geen oordeel. Dat is een spreekt-uitmotie.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 1192 is een spreekt-uitmotie.

Ik ga ervan uit dat de heer El Abassi over de motie op stuk nr. 1191 nog een vraag heeft.

De heer El Abassi (DENK):

Volgens mij vraag ik in de motie op stuk nr. 1191 om een onderzoek te doen. Of wordt er bedoeld dat het onderzoek zelf geld kost en dat we daar geen dekking voor hebben?

Staatssecretaris Heijnen:

De voorziene prijsstijging bij NS is niet het gevolg van de financiële prestaties die NS levert. Het komt omdat de motie-Bikker niet in structurele middelen voorzag voor de verhoging van de prijzen van de treinkaartjes van NS. Dat was alleen voorzien voor de regionale aanbieders, maar niet voor NS. Ik heb met NS in de nieuwe concessie al afspraken gemaakt over het verbeteren van de efficiency.

Ik heb ook bepalingen opgenomen om de betaalbaarheid van treintickets te borgen. Uiteraard blijft mijn toezegging uit het commissiedebat staan zoals ik die toen aan de heer De Hoop heb gedaan.

De voorzitter:

Dan blijft de motie op stuk nr. 1191 ontraden. Gaat u verder.

Staatssecretaris Heijnen:

Dan spring ik nu naar de motie op stuk nr. 1193. De tussenliggende motie op stuk nr. 1192 apprecieer ik niet.

De motie op stuk nr. 1193 is van de heer Olger van Dijk. Die wil ik graag oordeel Kamer geven.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 1193 heeft oordeel Kamer.

Staatssecretaris Heijnen:

Dan de motie op stuk nr. 1194 van de heer Grinwis. Als ik die zo mag interpreteren dat ik samen met ProRail ga kijken naar hoe we in het beheerplan en in jaarrapportages aandacht kunnen besteden aan het inzichtelijk maken van de toegankelijkheid van stations, dan geef ik die motie graag oordeel Kamer.

De voorzitter:

Ik hoopte dat de heer Grinwis ging knikken vanaf zijn stoel, maar hij wil daar graag nog een vraag over stellen. Gaat uw gang.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Ja, dat is prima. Maar dan versta ik de staatssecretaris wel zo dat dit geen abstracte woorden zijn, dat dit geen algemeen punt wordt waarbij niet helder wordt hoe het nu eigenlijk zit met die liften. Dat moet daarin wel helder worden, anders is het een te grote abstractie.

Staatssecretaris Heijnen:

Dit is ook een punt dat mij heel erg aan het hart gaat. Ik ben heel erg blij met het toegankelijkheidsakkoord dat we ook nog hebben weten te sluiten. Daarmee zijn we er nog lang niet, dat weten wij ook. Maar met name de doelgroep waarvoor we dit doen, was wel heel erg blij dat we tot dat toegankelijkheidsakkoord zijn gekomen. Ook in dat kader zit ik regelmatig met ProRail samen en ik heb de oproep van de heer Grinwis heel duidelijk gehoord. Ik zal het punt over de liften nog specifiek meenemen in het volgende overleg dat ik met ProRail heb.

De voorzitter:

Dan concludeer ik dat iedereen het met elkaar eens is en dat de motie op stuk nr. 1194 oordeel Kamer kan krijgen.

Staatssecretaris Heijnen:

De motie op stuk nr. 1195 van mevrouw Vedder laat ik ook graag oordeel Kamer.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 1195 krijgt ook oordeel Kamer.

Staatssecretaris Heijnen:

Voorzitter, voor zover ik weet waren dat mijn moties.

De voorzitter:

Dan dank ik alle leden. Ik schors heel kort, om daarna snel door te gaan met het tweeminutendebat Landbouw, klimaat en voedsel.

De beraadslaging wordt gesloten.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.